

HALABUK JÓZSEF*

Andrássy út – „az élet útja”

Az utak a valóságban és az infrastrukturális létesítményt használók gondolatvilágában is, valahonnan valahova vezetnek. Az emberi települések jelentékenyebb útjai nem kis részére a rajtuk közlekedők úgy tekintenek, mint valamiféle mitikus tartalommal is rendelkező műszaki műtárgyra. Ennek társadalomlélektani hatása a legtöbb esetben viszonylag könnyen megfeythető: az adott építmény olyan módon tölti be alaprendeltetését, hogy az ebben a feladatteljesítésben érintettek tudati tükröződésében sokkal többet jelent, mint magát a közvetlen úthasználat tényét. A városi élet „benövi” a műszaki alkotást és az részévé válik egyfajta közösségi létnek.

Budapest városszerkezetére – történeti fejlődése alapján – jellemző a kör- és a sugár-, valamint az ezeket „átkötő” utak rendszere. Az Andrássy út tervezésekor egy újságíró úgy vélekedett: „*A városligeti sugárutat lehetne tehát »liget sorának« nevezni.*”¹ A sok vitát és szakmai-közéleti eszmecserét kiváltó, sajátos jellegű közterületi létesítmény elkészültekor a Sugár, majd később Andrássy út elnevezést nyerte.

A Fővárosi Közmunkák Tanácsa² (FKT) 1870-es megalakulását követően tevékenysége főterületeként Pest(Buda) közlekedésének korszerűsítését jelölte meg. Ennek az átfogó tevékenységnek egyik fontos eleme volt a Sugárút létesítése. Megjegyzendő, hogy 1841-ben **Kossuth Lajos**, majd őt követően mások is felvetették a gondolatot. Ténylegesen azonban csak **gróf Andrássy Gyula** miniszterelnök nevéhez köthető életre keltése.

Reitter Ferenc 1869. decemberi emlékirata a két város (Pest és Buda – H. J.) belsejében nyitandó közlekedési és forgalmi eszközökről már tartalmazta a városligeti „sétányút” immár meglehetősen átgondolt elképzelését. Az FKT az útlétesítési elképzeléseket céltudatos módon tárta a nyilvánosság elé. Így járt el az említett útvonal három szóba került változata esetében is. A visszhang viszont meglehetősen vegyes volt: **Ágai Adolf** iróniával átíratott szavai jól érzékeltetik közel korabeli visszatekintésében³ az „utca hangulatát”, a fővárosi „mindentudók” vélekedését:

„Keresztültörni a békés Terézváros egy részén, mint az ellenség! A meglevőt lebontani, utcák rendjét megzavarni, embereket az ő négy falaikból kiűzni! Tatár, török tett ilyet, de legalább a romok helyébe nem épített újat. A Terézvárosban palotasort akarnak emelni! Ezen a bolond gondolaton rettentő nagyokat nevettek a »Ligetbeni szarvas« és a »Zöld vadász« árnyas udvarán a sör mellett, ahol az ilyen dolgokat jobban értik, mint az építészeti bureaukban vagy a miniszteri fotelben.”

* BME, Kandó Kálmán Villamosmérnöki Kar, Humán erőforrás és Módszertani Intézet, 1084 Budapest, Tavaszmező utca 17.

Az FKT 1870. október 20-i ülésén tárgyalták előzetesen az út tervét. Pontosan egy hétre rá már döntött is a tanács az útvonalvázlatok között: a műszaki osztály utasítást kapott a részletes tervek kidolgozására, és más területeken is megindult a munka. Pest városa tanácsát is kellő tájékoztatással látták el, közreműködése reményében. Rendkívül figyelemre méltó körülménye az útlétesítés teljes folyamatának a fővárosi és az egész társadalom közvéleménye meggyőzésére fordított jelentékeny erőfeszítés: a tervekről készült fényképfelvételeket a lapok szerkesztősegei, illetve az országgyűlés pénzügyi bizottsága tagjai között kezdték szétosztani. Így nem is nagyon meglepő körülmény, hogy a sajtó – az FKT külön felkérésére is – ontotta a kellően pontos (és ez itt a lényeges mozzanat) tudósításokat. A tájékoztatás minden tekintetben megalapozott és érvelő volt. A munkálatok az 1870. évi X. törvényre hivatkozással folytak.

A Fővárosi Közmunkatanács felterjesztését a magyar kormány 1870. november 24-i ülésén elfogadta. Ugyanekkor felterjesztéssel élt az uralkodóhoz, mivel a tervet önálló törvénnyel akarta megalapozni. Feltűnő, hogy a hivatali ügymenet kívánalmainak betartása mellett is, milyen nagy eltérés van az országon belül egyetemlegesen használt érvek és azok mondatokbeli megformálása, valamint az uralkodó számára készített ügyiraté között: a hazai vita tényleges kérdésekről, az út várostesti (és nem csak -szerkezeti) szerepének mibenlétéről szólt. A felterjesztés egész tartalma viszont (csak azt) sugallta, mintha ebben az esetben (is) a bécsi városfejlesztés mintakénti követéséről és a városkép esztétikusabbá tételéről lenne tulajdonképpen (csak) szó... A megközelítésnek ez a kettős módja az utókor előtt kellően önmagáért beszél.

Az országgyűlésben a szokott tárgyalási utat járta be az Andrássy Gyula miniszterelnök által benyújtott előterjesztés. Az arról folyó vita – csekély eltérésektől eltekintve – valóban érdemi volt. A képviselőház december 16-án kezdte meg a tárgyalását. Ténykérdés, hogy ennek során kevés, a szakszerű városfejlesztési koncepció talaján álló ötlet hangzott el a képviselőházi teremben, viszont annál több rögtönzött, alkalmi felvetés.⁴ A kormány szerette volna a beterjesztés pártkérdéskénti kezelését elkerülni. Ezt a törekvését azonban csak részleges siker koronázta. A balközép vezető politikusai valóban készséget mutattak erre. Véleményük szerint a fővárosfejlesztés nem pártpolitikai ügy, legfeljebb a tevékenység megvalósulása mikéntjében tartották indokoltnak a vitát. **Vukovics Sebő** felszólalása elején még azt is kénytelen volt elismerni, hogy a politikai közhangulat a törvényjavaslat ellen tiltakozókkal szemben áll. A balközép álláspontját **báró Podmaniczky Frigyes** ismertette a miniszterelnökkel. Andrássy ekkor megjegyezte: „*Kedves barátom, hajdani báró Gibitz, te nagy kópé vagy, s mint igazi telivér ellenzéki, azt akarnád elérni, hogy a Deák-párt a maga dicsőségét a készítenő csatornába s vízvezetési csövekbe, egyszóval a föld alá temesse. Mire azután kormányra fognátok jutni, a föld alatti láthatatlan munka elkészítettén általunk – tik az alap fölé emelnétek »ad maiorem dei gloriam«, a fényes felépítményt, hirdetőnk urbi et orbi a balközép párt fényesen sugárzó eredményeit és dicsőségét.*”⁵ A kormánypárt és az ellenzéki balközép vezetőinek véleménye és magatartása megegyezett abban, hogy a városlapra ilyen mérvű átszabása mindamellett, hogy urbanisztikai szempontból szükségszerű, lényeges változásokat fog eredményezni a helybeli lakosság szociális összetételének alakulásában. A képviselőházi vitában **Tisza Kálmán** kifejtette, hogy a benyújtott törvényjavaslat értékelésére és nem elutasítására számított a felszólalók részéről. Tekintve a kialakult helyzetet, a maga részéről most ezt kívánja megtenni. Beszéde alap gondolatának tarthatjuk e felvetését: „*Pest szép lesz-e? Nem tudom. De így esetleg nélküle semmiképpen.*”

Az ellenzék legkövetkezetesebben szélsőbal nézeteket valló tagjai voltak viszont legkevésbé abban a helyzetben, hogy egy jelentősen megerősödött, egységes főváros létrejötte következtében kialakuló helyi, de országos kihatású – a társadalmi-, gazdasági viszonyokat mint saját politikai nézeteik szociális alapját fokozottabban biztosító – háttérrel vehessenek figyelembe.⁶ **Simonyi Ernő** hangoztatta: „*Oda nem kívánjuk az ország sorsát vezetni, hogy bármikor is a fővárostól függjön. A főváros az országot meg nem mentheti, a vidéket, az ország többi részeit sem jólétben, sem nevelésben növeszteni nem fogja.*” A képviselőházi vita első napjának végén **Berzenczey László** teljes joggal állapíthatta tehát meg: „*(...) tudom, hogy jobb boulevardot a kormány e sugárútnál nem kaphatott volna, a mely felett a mi baloldali pártunk egymással összeveszett.*”

A legerőteljesebb ellenzéki kritikát **Horn Ede**, aki magát „*mint a modern állam- s nemzetgazdászati hű tanulója*” jellemezte, így foglalta össze: „*Káros, ha a kormány sürgető ok nélkül beavatkozik a magánvállalkozás, vagy a község hatáskörébe.*”

Egyes – úgymond alternatív, fejlesztési – javaslatok egészen más tárgyakat vetettek fel mint időszerűen megoldandó feladatokat: **Csiky Sándor** a remélhetőleg rendelkezésre álló anyagi erőforrásokból inkább az 1848/1849-es szabadságharc honvédeinek igényesebb ellátását kívánta volna megoldani. **Vukovics Sándor** pedig a magyar főváros nemzeti jellegének – nézőpontja szerinti – megerősítését követelte. Ezek azonban nem lépték át a politika szokásos megnyilvánulásai köreit.

A törvényjavaslatot 1870. december 18-án a képviselőház, 21-én pedig a főrendiház elfogadta. A szentesített törvény – 1870. évi LX. – december 30-án hirdettetett ki.

A jelen dolgozat keretei között nincs módunk sem az 1870. esztendei X. törvény, sem pedig olyan műszaki műtárgyi létesítmények, mint a Duna szabályozása, a Széchenyi Lánchíd állami megváltása, a fővárosi városrendezés sorsa alakulását, a gazdasági és műszaki feltételek biztosításának mikéntjét és ezeknek a társadalmi közgondolkodásban elfoglalt korabeli helyét áttekinteni.

Szólnunk viszont mindenképpen kell magának az útvonalnak városépítési szerepéről! Vukovics Sebő képviselő úgy vélekedett: „*E gyönyörű sugárút indul egy kerten és e mulató helyre vezet.*” **Csernátorny Lajos** viszont szemléletesen „artériának” nevezte a kialakítandó új útrendszerben. Kinek volt tehát igaza? Elsősorban az utóbbinak, de az előbbinek is, csak nem abban az értelemben, ahogy azt ő értette. Ugyanis való igaz a tekintélyes – központi fekvésű – fővárosi parktól mint urbanisztikai egységtől, történő útindítás és a páratlan jelentőségű (de nemzetközi téren egyáltalán nem egyedülálló) Városligetbe való torkoltatás. Az ironikusnak szánt politikusi megnyilatkozás pontosan ellentétes hatást fejtett ki: leleplezte, hogy használója egyáltalán nem ismerte fel a parkok várostesti és életbeni jelentőségét (pedig erre vonatkozóan egykor már **Széchenyi Istvánnak** és sok másnak is voltak érdemdús, megvalósult, példaértékű törekvései).

Az újkori városok jó része fuldoklott és szenvedett az egészségtelen viszonyok között.⁷ Minden olyan törekvés, amely a közegészségügyi viszonyok javítását eredményezte, felbecsülhetetlen értékű volt. A tiszta város(rész) az utcaköveken és légtérben egyaránt nem csak sok közegben értéket növelt a térségben, hanem – szó szerint és átvitt értelemben is – életet mentett meg. A fővárosiak (a pestiek) tömegei ekkor sem külföldre, sem pedig hazánk más tájaira nem jártak (járhattak) üdülni, vagy akár csak a hétvégeken pihenni. (A budaiak számára természetesen elérhető volt az ottani hegyvidék; de a pestieknek?) A helybeli polgárok kedvelt pihenőhelyének számított ugyan a Városliget, de megközelítése egyre nehezebbé vált, és az odavezető utcák képe, környezete is igencsak lehangoló volt. Nem volt megoldott az oda- és visszaáramló tömegek nyugodt haladásának biztosítása és a tömegközlekedés sem.

Az új útvonal kiépítése felszámolta a legromlottabb állagú városnegyedek egyikének tetemes részét. Önmaga és környezete új utcarendszert alakított itt ki. Lehetőség teremtődött több igen rangos középület újonnan emelésére. A várostervezés ettől kezdve olyan várostengellyel rendelkezett, amely nemzetközi összehasonlításban is megállta helyét a 19. századi (fő)városépítési törekvések sorában. A polgárság mindennapi közérzetének javítását pedig egyre tudatosodva és egyértelműen elősegítette.

Az útvonalon a közlekedés két módon ment végbe: a szegényebbek gyalogosan közlekedtek. (A megteendő távolság akkora volt, van, hogy a Ligetben pihenni, szórakozni kívánó emberek annak eléréséhez, illetve onnan az otthonaikba történő visszatéréshez még kényelmesen meg tudták tenni. És – ismételjük – esztétikus, harmonikus és egészséges környezetben.) A tehetősebbek, vagy a gazdagok kocsikon, hintókon, hidaslovon érték el az úticélt. Az olcsó tömegközlekedés számára – megőrizve az út felszínének méltóságát és biztosítva az ottani személyes közlekedés akadálymentességét – elkészült a kontinens első elektromos meghajtású földalatti vasútja.

Az Andrássy út tehát a szó szakmai értelmében véve sem nem sugárút, sem nem (szűkebb értelemben felfogott) boulevard. Miként minősíthető? Egyértelműen úgynevezett díszútról kell esetében beszélnünk. Ezt a szerepet koronázza meg a Hősök terén a Millenniumi emlékmű és emelte ki az akkori város egyik jelentős parkja. A városépítők összes reményét beváltó, minden tervezett

mértéket meghaladó módon valósult meg az Andrássy útnak a várostestbe integrálódása és urbanisztikai funkciójának teljesítése.

Az általános közvélemény és a közvélekedés sajátos körei sokféleképpen viszonyultak tervéhez, kivitelezéséhez és üzemeléséhez. Megalkotása során az érvelések, meggyőzések szinte művészi fokára volt szükség: gondoljunk csak az uralkodó számára mesteri módon (félrevezetően) megfogalmazott minisztertanácsi feliratra. Mindemellett a létesítési támogatásban – a műszaki alkotás színvonala elismerése és népszerűsítése mellett – osztozott minden olyan társadalmi erő, amely átlátta annak hasznosságát, és önmaga sorsának kedvező alakulását reménylette megvalósításától. Az utókor azonban – különösen az utóbbi félévszázadban – alig becsülte meg eredeti és máig meglévő értékeit, viszont egészen egyszerűen, minden bizonnyal identitási okoktól is vezérelve egyszerű főközlekedési úttá kívánta (volna) változtatni.

Idézünk egy korabeli közéleti gondolatot,⁸ amely látnoki módon határozta meg az új út életmódbeli szerepét, a citoyen és a citoyenne lét urbanisztikai kerete mibenlétét: „*Sétálni fog azon nemcsak a miniszterelnök, hanem sétálni fog rajta az utolsó napszámos is.*”

FORRÁS

1. Pesti Napló, 1870. XI. 27.
2. Halabuk József: A FKT megalakulása (bölcsezdoktori értekezés). Budapest, 1984.
3. Utazás Pestről Budapestre. Budapest, 1908., 41. l.
4. E vonatkozásban legmesszebb Berzenczey László jutott, aki a ráfordítási összegből inkább a már nem védelmi célokat szolgáló marosvásárhelyi vár lebontását fedezte volna.
5. Egy régi gavallér emlékei. Budapest, 1984., 402.
6. Helfy Ignác a szócsata menetének e részletét beszédében így összegezte: „*Igen furcsa jelenetnek voltunk ma szemtanúi. Az ellenzék egyik tagja különvéleményt nyújtott be azon törvényjavaslattal szemben, melyet a központi bizottság nekünk általánosságban elfogadás végett ajánlott. Az ellenzék ezen tagjával szemben fellépett ugyanazon ellenzék egy másik tagja, ki ezen különvéleményt igen erélyesen megtámadta: fölállt ezután ugyanazon ellenzék harmadik tagja, Vukovics, aki a különvéleményt igen erélyesen védelmezte; végre fölállt az ellenzék egy negyedik tagja, kegyetlenül megtámadván minket, e padban ülőket: miért támogatjuk a különvéleményt, mely azon párt kebeléből származik, melynek ő egyik legtekintélyesebb tagja?*” – Itt említhető meg, hogy a szóharc ironikus bemutatása a Borsszem Jankó című satirikus élcslapban 1870. december 13-án látott napvilágot.
7. V. ö.: Lewis Mumford: A város a történelemben. Gondolat Könyvkiadó, Budapest, 1985.
8. Csernátony Lajos képviselő szavai az országgyűlési vitában.